

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Michael Georg Link, Till Mansmann, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Sichere Luftfahrt in Europa

Seit dem Absturz einer Boeing 737 Max in Äthiopien gilt ein Flugverbot für die Maschinen dieses Flugzeugtyps. Bevor dieses Verbot aufgehoben wird, müssen die Luftfahrtbehörden zustimmen. Von Deutschland und den anderen EU-Mitgliedstaaten sowie einigen europäischen Nicht-EU-Staaten ist die Flugsicherheitsbehörde EASA (European Union Aviation Safety Agency) beauftragt worden, solche Zertifizierungen durchzuführen. Neben dem Exekutivdirektor steht der Verwaltungsrat der Behörde vor. Dort sitzen Vertreter aller Mitgliedstaaten der Europäischen Union, der Europäischen Kommission sowie Norwegens, Islands, Liechtensteins und der Schweiz. Für Deutschland erfüllt diese Aufgabe Johann Friedrich Colman. Die EASA hat bilaterale Abkommen mit den Flugsicherheitsbehörden der USA (FAA), Canada (TCCA) und Brasilien (ANAC). Diese ermöglichen es beiden Seiten, Zertifizierungen der jeweils anderen Behörde ohne eigene Überprüfung zu übernehmen. Stichprobenprüfungen sind jedoch möglich.

Im Zuge der Affäre um die Boeing 737 Max hat die EASA angekündigt, eigene Testflüge mit dem Flugzeugtyp durchzuführen, bevor sie den Typ in Europa wieder zulässt. Zudem kritisierte EASA-Chef Patrick Ky, die FAA habe bei der Zulassung der Boeing 737 MAX zu viele Schritte an Boeing ausgelagert und später weitgehend ungeprüft abgezeichnet (www.ainonline.com/aviation-news/air-transport/2019-09-03/ky-warns-max-crisis-could-alter-faa-easa-relationship). An den bilateralen Abkommen der Flugsicherheitsbehörden hat sich aber grundsätzlich nichts geändert.

Um Vertrauen wieder herzustellen, haben Fluggesellschaften wie Tuifly und SunExpress mitgeteilt, dass bei den ersten Flügen mit der wieder zugelassenen Boeing 737 Max Top-Manager der Unternehmen mit an Bord sein werden

(www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/luftfahrt-warum-der-neustart-mit-boeings-ungluecksjet-737-max-so-schwierig-ist/25187778.html). Andere Fluggesellschaften wie United haben angekündigt, bei Flügen die Flugzeugtypen anzuzeigen, und kostenlose Umbuchungen vorzunehmen, wenn ein Passagier sich dabei unwohl fühlen sollte, mit einer Boeing 737 Max zu fliegen (www.focus.de/finanzen/boerse/modell-wird-angezeigt-nach-ende-des-groundings-united-weist-passagiere-auf-max-fluegehin_id_11334881.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Informationen hat die Bundesregierung bezüglich geplanter Veränderungen der bilateralen Abkommen zwischen der EASA, FAA, ANAC und TCCA?
2. Welche Schlüsse hat die Bundesregierung aus den Erfahrungen mit der Boeing 737 Max bezüglich der bilateralen Abkommen zwischen EASA, FAA, ANAC und TCCA gezogen?
3. Welche Art von Einfluss kann die Bundesregierung auf den EASA-Verwaltungsrat über ihren Vertreter nehmen?
4. Inwiefern hat die Bundesregierung seit der Boeing-737-Max-Krise, im Rahmen ihrer Möglichkeiten, Einfluss auf die bilateralen Abkommen der EASA genommen?
Inwiefern wird die Bundesregierung Einfluss nehmen?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik des EASA-Chefs Patrick Ky an der Methodik der FAA-Zertifizierungen?
6. Inwiefern sollte der Auftrag der EASA seit der Boeing-737-Max-Krise, nach Ansicht der Bundesregierung, verändert oder präzisiert werden?
Welche Gespräche fanden diesbezüglich mit anderen EASA-Mitgliedstaaten statt?
7. Welche Berichte hat das Bundesverkehrsministerium zum Thema der Boeing 737 Max-Krise von der EASA angefordert?
8. Welche Informationen hat die Bundesregierung bezüglich Erstflügen mit der wieder zugelassenen Boeing 737 Max von Top-Managern deutscher Fluggesellschaften ähnlich wie sie bei Tuifly und Sunexpress stattfinden sollen?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Initiative mancher Fluggesellschaften besorgten Passagieren kostenlose Umbuchungen bei Boeing 737 Max Flügen zu ermöglichen?
10. Welche Gespräche fanden zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der EASA oder/und dem Vertreter der Bundesregierung Johann Friedrich Colman bzw. seinen Mitarbeitern seit dem Absturz der Boeing 737 Max in Äthiopien statt?
11. Inwiefern überprüft die Bundesregierung, ob die EASA Überprüfungen für Airbus-Maschinen an Airbus auslagert oder ausgelagert hat?
12. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die EASA bei einem Aussetzen ihrer bilateralen Abkommen ein größeres Budget benötigt, um ihren Auftrag erfüllen zu können?
13. Inwiefern würde sich die Bundesregierung, bei einem Aussetzen der bilateralen Abkommen der EASA, für ein größeres EASA-Budget einsetzen?

14. Wie bewertet die Bundesregierung die Ankündigung Boeings, ab Januar 2020 mit der Überprüfung des Trainings für Flugcrews beginnen zu wollen?
15. Rechnet die Bundesregierung mit einer Wiederaufnahme des Flugbetriebs der Boeing 737 Max Anfang nächsten Jahres?

Berlin, den 26. November 2019

Christian Lindner und Fraktion

